Deutscher Bundestag
11. Wahlperiode

Drucksache 11/4836

21. 06. 89

Sachgebiet 9

Antwort

der Bundesregierung

auf die Große Anfrage der Abgeordneten Weiss (München), Frau Schilling, Frau Beer, Dr. Mechtersheimer, Frau Rock, Frau Teubner und der Fraktion DIE GRÜNEN
— Drucksache 11/3251 —

Militär und Verkehr

Der Parlamentarische Staatssekretär beim Bundesminister der Verteidigung hat mit Schreiben vom 21. Juni 1989 die Große Anfrage namens der Bundesregierung wie folgt beantwortet:

Vorbemerkung

Bedingt durch die geostrategische Lage und das Prinzip der Vorneverteidigung sind in der Bundesrepublik Deutschland neben der Bundeswehr im Rahmen der NATO Truppen verschiedener Bündnisstaaten stationiert.

In einem Krieg in Europa würde auch unser Land mit hoher Wahrscheinlichkeit Kampfzone. Die militärische NATO-Verteidigung erfüllt ihre Aufgaben mit den von den Staaten des Bündnisses zur Verfügung gestellten Streitkräften im Krieg unter Führung der NATO-Befehlshaber. Diese sind damit verantwortlich für die Operationsführung auch auf dem Boden der Bundesrepublik Deutschland. Im Zusammenwirken mit deutschen militärischen und zivilen Dienststellen werden bei der Operationsführung Gesichtspunkte des Schutzes und der Versorgung der Bevölkerung und der Wirtschaft berücksichtigt.

Die Bundesrepublik Deutschland und die Bündnisstaaten verstehen Verteidigung als Gesamtverteidigung, in der alle für die Verteidigung notwendigen politischen, militärischen und zivilen Maßnahmen eng miteinander verbunden sind. Das Zusammenwirken dieser Elemente wird durch sorgfältige Abstimmung in zivil-militärischer Zusammenarbeit gewährleistet. In der Bundesrepublik Deutschland trägt die Bundesregierung dafür die politische Verantwortung. Sie hat daher im Kabinett „Rahmenricht-

linien für die Gesamtverteidigung" verabschiedet, die das Zusammenwirken dieser für ihren jeweiligen Bereich allein zuständigen Teile erläutern. Aufgaben der zivilen Verteidigung sind die Planung, Vorbereitung und Durchführung aller zivilen Maßnahmen, die zur Versorgung und für den Schutz der Bevölkerung und der Wirtschaft sowie zum Herstellen und Aufrechterhalten der Verteidigungsfähigkeit erforderlich sind.

Dazu gehört,

— die Staats- und Regierungsfunktionen aufrechtzuerhalten,

— die Zivilbevölkerung vor den im Verteidigungsfall drohenden Gefahren zu schützen, die unmittelbaren Auswirkungen von Feindseligkeiten zu beseitigen oder zu mildern und die für das Überleben der Zivilbevölkerung notwendigen Voraussetzungen zu schaffen (Zivilschutz),

— die Zivilbevölkerung und die Streitkräfte mit den notwendigen Gütern und Leistungen zu versorgen und

— die Streitkräfte beim Herstellen und Aufrechterhalten ihrer Verteidigungsfähigkeit und der Operationsfähigkeit zu unterstützen.

Zur militärischen Landesverteidigung gehören die Aufgaben, die in nationaler Verantwortung des BMVg bleiben. Es handelt sich u. a. um:

a) Sperrmaßnahmen
Die Bundeswehr unterstützt die NATO-Befehlshaber bei der friedensmäßigen Planung und Vorbereitung von Sperren.

b) Unterstützen von Bewegungen über Gewässern
Die Bundeswehr unterstützt die NATO-Streitkräfte beim Ausfall von Brücken durch Bereitstellen von militärischen Übergangsmitteln. Zur Erleichterung dieser Aufgabe wurden im Frieden Ersatzübergangsstellen angelegt.

c) Flugsicherung
Die Bundeswehr unterstützt eigenen und Luftverkehr der NATO-Streitkräfte und vertritt Interessen und Forderungen der eigenen und der verbündeten Streitkräfte auf dem Gebiet der Flugsicherung gegenüber den zivilen Behörden.

d) Militärische Verkehrs- und Transportführung
Die Bundeswehr nutzt für sich und vermittelt für die verbündeten Streitkräfte die Verkehrssysteme und -ressourcen der Bundesrepublik Deutschland.

Für die Nutzung ziviler Leistungen durch die Streitkräfte gelten folgende Grundsätze:

Die Bundeswehr nutzt zivile Leistungen, wenn sie den Bedarf für Zwecke der Verteidigung durch eigene Kräfte und Mittel nicht, nicht in erforderlichem Umfang, nicht rechtzeitig oder nur mit unverhältnismäßig hohem Aufwand decken kann.

Die verbündeten Streitkräfte werden im Rahmen von Host Nation Support auf der Grundlage des NATO-Truppenstatuts, des Zu-

satzabkommens zum NATO-Truppenstatut sowie ergänzender Vereinbarungen durch zivile Leistungen unterstützt.

Die NATO-Befehlshaber sind befugt, zur Durchführung ihrer Aufträge zivile Leistungen über die Territorialen Befehlshaber/Kommandeure bei den deutschen Behörden anzumelden. Hierzu finden bereits im Frieden Koordinierungsgespräche zwischen den anmeldenden deutschen und verbündeten Streitkräften, den Territorialen Kommandobehörden und den zuständigen Behörden der Bundeswehrverwaltung und der allgemeinen inneren Verwaltung statt.

Alle Anmeldungen haben sich auf das unerläßliche Maß zu beschränken. Der Bedarf wird nach dem in der Bundesrepublik Deutschland geltenden Recht und den tatsächlichen Möglichkeiten gedeckt.

Dabei werden die lebenswichtigen Belange der Zivilbevölkerung und der Wirtschaft gewahrt.

Verkehrsinfrastruktur und Transportmittel werden in Krise und Krieg sowohl zivil als auch militärisch genutzt. Der Bundesminister für Verkehr sorgt für den Interessenausgleich zwischen zivilem und militärischem Bedarf. Die Größe dieser Aufgabe erfordert sorgfältige und umfangreiche Vorbereitungen.

Diese Maßnahmen unterstreichen den Verteidigungswillen der Bundesrepublik Deutschland, sind aber zugleich auch verantwortungsbezogene Vorsorge für den Fall, daß dennoch ein Krieg ausbricht.

Fehlende Vorkehrungen können einen potentiellen Gegner zu der Annahme verleiten, daß sich der Staat nicht verteidigen will. Auch in anderen Staaten ist diese Erkenntnis Maxime staatlichen und privaten Handelns. Die Schweiz und Schweden sind dafür überzeugende Beispiele.

Die Bundesregierung teilt soweit nicht die Wertung, die zivile Verkehrsinfrastruktur werde „mehr unter Aspekten für Kriegszeiten als für Friedenszeiten geplant und gebaut". Vielmehr richtet sich der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur nahezu ausschließlich nach zivilen, verkehrspolitischen Zielsetzungen und der Entwicklung der Verkehrsnachfrage.

Militärische Gesichtspunkte und Aspekte der zivilen Verteidigung wurden und werden im Rahmen des Ausbaus der Verkehrsinfrastruktur nur eingebracht, wenn sie unbedingt erforderlich waren/sind, und spielen finanziell und materiell kaum eine Rolle.

Die Bundesregierung betrachtet diese Maßnahmen als selbstverständlichen Beitrag des Staates zur Durchführung des Verteidigungsauftrages, zum Aufrechterhalten der äußeren Sicherheit und zum Schutz und zur Versorgung der Bevölkerung und der Wirtschaft.

Umweltzerstörende Großprojekte werden in der Bundesrepublik Deutschland häufig selbst dann realisiert, wenn ihr ökonomischer Nutzen umstritten ist. Staatliche Maßnahmen im Bereich der Verkehrsverwaltung und der Verkehrswegeplanung der Straßen- und Schienenwege, der Binnenwasserstraßen und der Infrastruktur des Luftverkehrs sind oft weder aus ökonomischen noch aus ökologischen oder sozialen Gründen gerechtfertigt. Dagegen wird gerade beim Ausbau des Fernstraßennetztes z. B. beim Bau der A 23 in Niedersachsen, der A 66 in Hessen oder der A 96 in Bayern der militärische Nutzen überdeutlich. Um diesen Zusammenhang zwischen den offensichtlich vorrangigen Bedürfnissen des Militärs nach einem verkehrstechnisch optimal vorbereiteten Gefechtsfeld und der vorgeblich zivilen Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur und der Verkehrsmittel in der Bundesrepublik Deutschland einer demokratischen Diskussion zu öffnen, stellt die Fraktion DIE GRÜNEN die Große Anfrage „Militär und Verkehr".

I. *Militärische Interessen beim Ausbau von Bundesfernstraßen*

a) Wie wurden welche Straßen von militärischem Interesse oder von Bedeutung für die Gesamtverteidigung im einzelnen von 1980 bis 1987 finanziert (Gesamtpreis und Zuschuß aus den Einzelplänen 12, 14, 35 und 36 des Bundeshaushalts)? Welche Straßen von militärischem Interesse sollen in den nächsten Jahren noch gebaut werden, und wie werden sie finanziert?

b) Welche dieser Projekte wurden bzw. werden aufgrund von Forderungen der Bundeswehr, welche aufgrund von Forderungen ausländischer Streitkräfte realisiert?

Bei den Straßen, die mit Haushaltsmitteln aus den Einzelplänen 14 und 35 bezuschußt werden, handelt es sich grundsätzlich um zivile Verkehrsinfrastruktur, die den militärischen Bedürfnissen angepaßt wird.

Einzelplan 14 – BMVg

— 1980	35,5 Millionen DM
— 1981	32,3 Millionen DM
— 1982	25,7 Millionen DM
— 1983	29,4 Millionen DM
— 1984	33,6 Millionen DM
— 1985	37,3 Millionen DM
— 1986	37,2 Millionen DM
— 1987	29,7 Millionen DM
gesamt	260,7 Millionen DM

Mittelfristig liegen Forderungen für den weiteren Ausbau des Straßennetzes mit einem Haushaltsmittelbedarf von ca. 160 Millionen DM vor.

Einzelplan 35 – Verteidigungslasten

Aus diesem Titel wurden verausgabt:

— 1980	16,733 Millionen DM
— 1981	7,882 Millionen DM
— 1982	8,954 Millionen DM
— 1983	7,229 Millionen DM
— 1984	7,936 Millionen DM
— 1985	3,876 Millionen DM
— 1986	8,486 Millionen DM
— 1987	10,791 Millionen DM
gesamt	71,887 Millionen DM

Für das Haushaltsjahr 1988 waren 12 Millionen DM veranschlagt. In der Finanzplanung sind für die Folgejahre entsprechende Beträge vorgesehen.

Einzelpläne 12 und 36

Aus diesen Einzelplänen erfolgte keine Bezuschussung.

c) Welche Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen mit militärischem Hintergrund wurden bzw. werden im Straßenbau der Länder, Kreise und Gemeinden verwirklicht bzw. geplant?

Im Zeitraum 1980 bis 1987 wurden aus dem Einzelplan 14 aufgewendet:

1980 bis 1987	
Landesstraßen	66,5 Millionen DM
Kommunalstraßen	135,3 Millionen DM

Die Ausgaben aus dem Einzelplan 35 wurden in erster Linie für Gemeinde- und Kreisstraßen verwendet.

Im übrigen wird auf die Antwort zu Frage I. a) und b) verwiesen.

II. *Autobahnnotlandeplätze*

a) Treffen Informationen der Fraktion DIE GRÜNEN zu, wonach bei der Erkundung von Trassen für Autobahn- bzw. Bundesstraßenneubauten militärische Erkundungskommandos der zuständigen Wehrbereichskommandos die zivile Erkundung begleiten?

Nein.

b) In welchen Fällen ist daraufhin die Trassenführung oder die Realisierungspriorität der jeweiligen Bundesautobahn bzw. Bundesstraße geändert worden (Projekte seit dem Bundesfernstraßenbedarfsplan 1980)?

Da keine militärischen Erkundungskommandos beteiligt sind, entfällt die Beantwortung.

c) Aus welchen Einzelplänen des Bundeshaushalts werden die in die Parkplatzbereiche von Autobahnnotlandeplätzen eingebrachten Betriebsstofftanks, Tankschächte, Notwasserbrunnen und elektrische Versorgungsanlagen finanziert?

Die aufgeführten Versorgungseinrichtungen sind bei Notlandeplätzen nicht vorhanden.

d) Welche Autobahnnotlandeplätze werden über die 23 existierenden und den in Planung befindlichen auf der A 96 bei Mindelheim hinaus zukünftig noch gebaut werden?

Zur Zeit existieren 21 Notlandeplätze.

Über den Neubau weiterer Notlandeplätze ist noch nicht entschieden.

e) In welchen Fällen wurden parallel zum Neu- oder Ausbau einer Bundesautobahn andere Straßen ausgebaut, um für die Umgehung eines in die Autobahn eingebrachten Autobahnnotlandeplatzes Umfahrungsmöglichkeiten für den Militärverkehr im Kriegsfall zu schaffen?

Aus verkehrlichen Gründen sind für alle BAB-Anschlußstellen Umfahrungen (U-Strecken) eingerichtet. Für Notlandeplätze werden keine gesonderten Umfahrungsmöglichkeiten geschaffen.

III. *Sprengschächte*

a) Kann die Bundesregierung bestätigen, daß für die Planung von Sprengschächten, Panzersteckspерren und Steinschlagsäulen die verantwortlichen Kommandeure auch ausländischer Streitkräfte zuständig sind, so daß z. B. in weiten Teilen Hessens, Baden-Württembergs und Bayerns amerikanische Militärdienststellen die Einbringung von Sprengschächten in bestimmte Straßenabschnitte fordern, die die territoriale Bundeswehrverwaltung dann realisiert?

Allgemeine Aussagen zu III.

Der Bau von Sprengkammern wurde bereits in der Beantwortung der Kleinen Anfrage der Fraktion DIE GRÜNEN am 11. Dezember 1984 durch den Parlamentarischen Staatssekretär beim Bundesminister der Verteidigung grundsätzlich und am Beispiel des Raumes um Bad Orb umfassend erläutert (Drucksache 10/2614 vom 12. Dezember 1984). Diese damaligen Aussagen gelten auch heute in vollem Umfang.

Die Grundsätze der Planung von Sperren auf dem Territorium der Bundesrepublik Deutschland sind:

Sperren sind ein Bestandteil nahezu aller Verteidigungsvorbereitungen. Sie haben einen rein defensiven Charakter und wirken sich erst bei einem Angriff auf die Bundesrepublik Deutschland aus. Sperren sind ein geeignetes Mittel, um im Falle einer Aggression das Vordringen des Feindes zu erschweren und unsere zahlenmäßige Unterlegenheit zumindest zum Teil auszugleichen. Dies gilt auch für Sperren im Verlauf von Straßen. Ihre Planung und bauliche Vorbereitung bereits im Frieden tragen dazu bei, im Verteidigungsfall eilige Improvisationen zu vermeiden und Schäden auf ein Mindestmaß zu beschränken. Die Sperrplanung ist ein integraler Bestandteil des strategischen Konzepts der Vorneverteidigung der NATO. Dieses deckt sich mit den Sicherheitsinteressen der Bundesrepublik Deutschland.

Die Planung von Sperreinbauten (Frage a) beruht auf der Basis von Vereinbarungen mit den NATO-Kommandobehörden.

Dienststellen der verbündeten Streitkräfte haben keine Planungsbefugnis für diese Sperreinbauten. Die Kommandos der Korps der verbündeten Streitkräfte melden in Abstimmung mit den entspre-

chenden Kommandobehörden der Bundeswehr auf der Grundlage der Operationsplanungen der NATO-Kommandobehörden Sperreinbauten für ihren jeweiligen Verantwortungsbereich an. Zu diesen Bereichen zählen alle grenznahen Abschnitte westlich der innerdeutschen Grenze und der Grenze zur CSSR.

Die territoriale Wehrverwaltung veranlaßt die Realisierung der Sperreinbauten durch die zivilen Behörden.

b) Wie viele Deutsche Mark sind aus den Einzelplänen 12 und 14 des Bundeshaushalts von 1982 bis 1987 für wie viele Sprengschächte aufgebracht worden?

Einzelplan 12: keine Ausgaben

Einzelplan 14: Aus dem Einzelplan 14 sind von 1982 bis 1987 51,9 Millionen DM für Sprengschachtanlagen verausgabt worden.

c) Wie viele Deutsche Mark sind aus dem Einzelplan 35 des Bundeshaushalts von 1982 bis 1987 für wie viele Schächte aufgebracht worden?

Sprengschächte sind aus dem Einzelplan 35 des Bundeshaushalts in den Jahren 1982 bis 1987 nicht finanziert worden.

d) Wie viele Forderungen nach der Einbringung von weiteren Sprengschächten in vorhandene Straßen und Brücken stehen von seiten der Bundeswehr und der Stationierungsstreitkräfte offen?

Die Fortschreibung der Sperrplanung geschieht fortlaufend. Sich daraus ergebender Bedarf nach Sperreinbauten wird entsprechend angemeldet. Ein Bedarf ergibt sich gegenwärtig überwiegend durch Verlegung/Umbau/Neubau von Verkehrswegen. Im begrenzten Umfang werden neue Bedarfsanmeldungen nach Genehmigung im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel und Duldung durch den Baulastträger realisiert.

e) Im Jahr 1984 wurde nach Aussage eines CIMIC-Bulletins des Stabes der 7. US-Armee in Heidelberg ein Pilotprojekt zur Steigerung des Sperrplans des V. US-Korps (Frankfurt) begonnen.

Welchen Umfang hatte dieses Projekt, und ist es auf den Bereich des VII. US-Korps (Stuttgart) ausgeweitet worden?

Die Aussagen im CIMIC-Bulletin des Hauptquartiers der US-Landstreitkräfte Europa in Heidelberg (USAREUR Bulletin of Civil Military Cooperation) stehen im Zusammenhang mit Wartime Host Nation Support (WHNS). Dieses WHNS-Programm beruht auf den „Abkommen zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika über Unterstützung durch den Aufnahmestaat in Krise und Krieg vom 15. April 1982" (BGBl. 1982 II S. 450). Darin ist keine

Aussage über „Sperren und Befestigungen" enthalten. Es sind im Jahre 1984 keine Forderungen der US-Seite auf Entwicklung und Erproben eines neuen Sperrprojektes bekanntgeworden.

f) Kann die Bundesregierung Informationen der Fraktion DIE GRÜNEN bestätigen, wonach in Osthessen in Autobahnen, Bundes- und Landstraßen sowie in Straßen niedrigerer Kategorie und in Waldwege mehr als 1 000 Sprengschächte eingebracht worden sind?

Die Anzahl der Sprengschächte wird aus Gründen der Geheimhaltung nicht genannt.

g) Ist bei der Einbringung von Sprengschächten in Straßen und Brükken sichergestellt, daß im Wirkungsbereich der Sprengschächte von ca. 300 m keine für die Versorgung der Zivilbevölkerung wichtigen Versorgungssysteme, z. B. Wasser- und Gasleitungen, verlaufen?

Der Gefährdungsbereich für erdverlegte Versorgungsleitungen beträgt nicht grundsätzlich 300 m, sondern z. T. erheblich weniger. In jedem Einzelfall wird berechnet, ob eine Gefährdung der Versorgungsleitungen möglich ist.

Bereits bei der Planung jeder einzelnen Sprengsperre wird festgestellt, ob Versorgungsleitungen, die in der Nähe liegen, für die Versorgung der Bevölkerung lebenswichtig sind. Sollte eine Gefährdung im Einzelfall gegeben sein, werden beim Bau entsprechende Auflagen erteilt, Leitungen verlegt bzw. Maßnahmen bei der Auslösung festgelegt.

IV. *Politische Wertungen*

a) Teilt die Bundesregierung die im Europakapitel des Jahresverteidigungsberichtes 1982 formulierte Auffassung des vormaligen amerikanischen Verteidigungsministers: „Da Westeuropa das potentielle Schlachtfeld einer Konfrontation zwischen der NATO und dem Warschauer Pakt wäre, leisten unsere Verbündeten ihren Beitrag zu der Kriegsanstrengung in Form der Gesamtheit ihrer zivilen Infrastruktur"?

Nein. Auf die Einleitung wird verwiesen.

b) Teilt die Bundesregierung die von einem Mitarbeiter des Pentagon in einem Hearing des US-Repräsentantenhauses 1983 vorgetragene Auffassung, daß „die zivile Infrastruktur Westdeutschlands, das sind Transportsysteme, Gemeinschaftsanlagen, Autobahnen, Schienen etc., mehr unter Aspekten für Kriegszeiten als für Friedenszeiten geplant und gebaut" werden?

Nein. Auf die Einleitung wird verwiesen.

c) Teilt die Bundesregierung die Auffassung der GRÜNEN, daß eine Geheimhaltung der militärischen Aspekte ziviler Infrastrukturplanung dieser letztlich die demokratische Legitimation entzieht, weil ein wesentliches Motiv staatlichen Handelns unterschlagen wird?

Der Geheimhaltung unterliegen nur militärische wichtige Einzelheiten.

Das grundsätzliche Zusammenwirken der militärischen Verteidigung mit der zivilen Verteidigung wird von der Bundesregierung keineswegs geheimgehalten.

Auf die Einleitung und das Weißbuch 1985, Nr. 144ff., wird verwiesen.

d) Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung über eine ähnliche militärische Beeinflussung des Straßenbaus in den an die Bundesrepublik Deutschland angrenzenden Staaten des Warschauer Vertrags (Umfang des Sprengschachtbaus, Autobahnnotlandeplätze)?

Beim Ausbau der Verkehrsinfrastruktur in den an die Bundesrepublik Deutschland angrenzenden Staaten des Warschauer Paktes werden militärische Erfordernisse, wie z. B. Tragfähigkeit von Brücken, Umgehungsstrecken von Engpässen oder Autobahnflugplätze, berücksichtigt.

Militärische Dienststellen werden an der Planung beteiligt.

Insbesondere in der DDR wurden Autobahn- und Straßenabschnitte als Behelfsflugplätze eingerichtet; diese werden von den Streitkräften betrieben und sporadisch angeflogen.

Straßensprengschächte oder andere vorbereitete Sperrmaßnahmen sind in den angrenzenden Staaten nicht vorhanden. Sie sind auch – aufgrund der dort immer noch geltenden Doktrin – für Angriffsoperationen des Warschauer Paktes überflüssig und hinderlich.

V. *Kraftfahrzeuge*

a) Wie hoch ist die Anzahl der für militärische Zwecke über das Bundesleistungsgesetz zur Requirierung anstehenden Kraftfahrzeuge (nach Art und Klasse differenziert)?

Zur Deckung des Ergänzungsbedarfs der Bundeswehr und der verbündeten Streitkräfte sind derzeit rd. 159 000 Kraftfahrzeuge aus dem zivilen Bereich, also 0,43 Prozent des Gesamtbestandes von rd. 37 Millionen, vorgesehen. Es handelt sich um

Lastkraftwagen
Anhänger
Tankwagen
Kranwagen
Kraftomnibusse
Personenkraftwagen
Kräder

der unterschiedlichsten Größenklassen. Das Vorhalten dieses Materials bei den Streitkräften schon im Frieden wäre in hohem Maße unwirtschaftlich.

b) Wie viele werden davon für die Bundeswehr, wie viele für die Zwecke der Gesamtverteidigung und wie viele als Folge des Wartime Host Nation Support-Abkommens (WHNS) für US-Streitkräfte beschlagnahmt?

280 Fahrzeuge sind unmittelbar für die US-Streitkräfte, rd. 22 000 für die nach dem WHNS-Abkommen aufzustellenden deutschen Unterstützungseinheiten und rd. 137 000 für die Bundeswehr im übrigen vorgesehen. Überwiegend ergehen nach dem Bundesleistungsgesetz sog. Bereitstellungsbescheide, die aber – anders als Beschlagnahmen – nicht zur Unwirksamkeit von Rechtsgeschäften über die Fahrzeuge führen; die Betroffenen können vielmehr bis zur Inanspruchnahme in einer Krise über die Fahrzeuge frei verfügen.

Die im übrigen vorgesehenen Leistungsbescheide werden im Frieden nicht zugestellt.

c) Sind die von den US-Streitkräften bei den Verhandlungen zum WHNS 1980 vorgelegten Anforderungen in Höhe von mehreren hundert zivilen Kfz erfüllt, über- oder unterschritten worden?

Die bisher vorgelegten Anmeldungen der US-Streitkräfte liegen unter dem vor Abschluß des Abkommens mitgeteilten Bedarf.

Der angemeldete Bedarf ist weitgehend gedeckt.

d) Wie beurteilt die Bundesregierung die Tatsache, daß unter dem Stichwort „Graue Adler" ergangene Leistungsbescheide das requirierte Gerät weder für die Bundeswehr noch für die NATO, sondern unmittelbar für die Vereinigten Staaten von Nordamerika einfordern?

Für den Fall der – durch eine deutsche Behörde zu veranlassenden – Anforderung zugunsten eines auswärtigen Staates aufgrund von zwischenstaatlichen Verträgen sieht das Bundesleistungsgesetz diesen als Leistungsempfänger vor.

Dementsprechend bezeichnen die Bereitstellungsbescheide für Fahrzeuge, die unmittelbar für die Vereinigten Staaten von Amerika bestimmt sind, diese als Leistungsempfänger. Der Ergänzungsbedarf der deutschen WHNS-Unterstützungseinheiten wird zugunsten der Bundesrepublik Deutschland bereitgestellt. Eine Anforderung für die NATO scheidet in diesem Zusammenhang aus, da hier keine NATO-eigenen Streitkräfte betroffen sind.

e) Können die Vereinigten Staaten von Nordamerika dieses Bundesbürgern über das Bundesleistungsgesetz entzogene Gerät im Falle einer Krise oder eines Krieges auch außerhalb der Grenzen der Bundesrepublik Deutschland (z. B. Niederlande oder Italien, DDR oder CSSR, Österreich oder in der Golfregion) verwenden?

Das WHNS-Abkommen beschränkt die Verwendungsmöglichkeiten des den Vereinigten Staaten von Amerika als Leistungsempfänger in einer Krise oder einem Krieg bereitzustellenden Geräts auf eine erfolgreiche Vorneverteidigung durch die verstärkten US-Streitkräfte in der Bundesrepublik Deutschland im Rahmen des Nordatlantischen Bündnisses. Eine Verwendung durch die

verstärkten US-Streitkräfte in den der Bundesrepublik Deutschland angrenzenden Gebieten ist daher nicht auszuschließen, wenn dies Verteidigungszwecken im Rahmen des Nordatlantischen Bündnisses dient. In Betracht kommen könnte dies z. B. bei Versorgungsfahrten in das angrenzende westliche Bündnisgebiet.

VI. *Deutsche Bundesbahn (DB)*

a) Wie viele und welche Strecken und Anlagen der DB werden aus dem Einzelplan 14 des Bundeshaushalts zu welchen Kosten unterhalten?

Für den Fall einer Krise oder des Verteidigungsfalles ist Vorsorge für ein ausreichendes Schienennetz getroffen.

Aus dem Einzelplan 14 des Bundeshaushalts „Unterhaltung von Gleisabschnitten" werden bei der Deutschen Bundesbahn im jährlichen Durchschnitt ca. 233 000 DM aufgewendet.

b) Treffen Informationen der Fraktion DIE GRÜNEN zu, daß 1 800 Züge (d. h. ca. 18 % der DB-Kapazität) nur für das Anfangskriegsmarschprogramm der US-Streitkräfte im Rahmen des WHNS zur Verfügung gestellt werden (müssen)?

Für den Spannungs- und Verteidigungsfall sehen die Planungen der Bundeswehr und der verbündeten Streitkräfte die Nutzung von Verkehrsleistungen der Deutschen Bundesbahn vor. Einzelheiten der Planungen unterliegen der Geheimhaltung.

c) Stimmt es, daß im Krisen- oder Kriegsfall aufgrund des hohen Bedarfs der Streitkräfte keine nennenswerten Kapazitäten der DB für Evakuierungen der Zivilbevölkerung zur Verfügung stehen?

Nein. Die Anforderungen aller auf Verkehrsleistungen der Eisenbahnen angewiesenen zivilen und militärischen Stellen werden nach Maßgabe des Verkehrssicherstellungsgesetzes angemessen berücksichtigt.

d) Treffen Informationen zu, daß zwischen der Bundeswehr und der DB ein Tarif für die militärischen Leistungen der DB im Kriegsfall vereinbart wurde, der u. a. auch das Entgelt für die Beförderung je Waggon Leichen regelt?

Alle Leistungen der Deutschen Bundesbahn für die Bundeswehr und die stationierten Streitkräfte sowie für die dänischen und luxemburgischen Streitkräfte werden nach dem Deutschen Eisenbahn-Militärtarif (DEMT) abgegolten. Ein besonderer Tarif für den Verteidigungsfall besteht nicht.

e) Treffen Informationen zu, daß die aufgrund ihrer breiten Einstiege „behindertengerechten" Wagen der DB im Kriegsfalle für militärische Lazarettzüge verwendet werden sollen? Wurden diese behindertengerechten Wagen auch oder überwiegend unter diesem Aspekt gebaut?

Die Deutsche Bundesbahn verfügt über 118 Neubau-Reisezugwagen 2. Klasse mit behindertenfreundlicher Ausstattung, die vor allem Rollstuhlfahrern und ihren Begleitpersonen eine Benutzung der EC- und IC-Züge ermöglichen sollen. Sie sind allein für diesen Zweck beschafft worden.

f) Treffen Informationen der Fraktion DIE GRÜNEN zu, wonach bei der WINTEX-CIMEX-Übung im März 1987 die DB am zweiten „Kriegstag" ihren Betrieb östlich der Linie Hannover-Schlüchtern einstellte? Wird also ein Drittel der Bundesrepublik Deutschland im Kriegsfall sofort vom DB-Betrieb abgeschnitten?

Einzelheiten der NATO-Übung WINTEX-CIMEX unterliegen der Geheimhaltung.

g) Wie viele Schutzraumbauten sind im Bereich der DB in der Zeit von 1980 bis 1987 errichtet worden? Welcher Art sind diese Schutzraumbauten, was haben sie gekostet, und aus welchem Haushalt sind sie finanziert worden? Wieviel Prozent des Bedarfs sind damit nach Auffassung der Bundesregierung gedeckt, und bis wann soll zu welchen Kosten mit welchen Baumaßnahmen der ausstehende Bedarf gedeckt werden?

Im Bereich der Deutschen Bundesbahn wurden in der Zeit von 1980 bis 1987 insgesamt 305 Schutzraumbauten errichtet.

Es handelt sich dabei um Baumaßnahmen, die dem Schutz des Betriebspersonals sowie besonderer techn. Anlagen dienen. Die Kosten beliefen sich auf rd. 70 Millionen DM und wurden aus dem Einzelplan 36 finanziert.

Im Rahmen des geltenden Finanzplanes sind aufgrund gebilligter Programme jährlich 7,5 Millionen DM für Baumaßnahmen des baulichen Betriebsschutzes vorgesehen. Darüber hinaus werden notwendige Kostenanpassungen und Fortschreibungen der Teilprogramme laufend überprüft.

VII. *Binnenwasserstraßen und Häfen*

a) Hat die Bundesregierung die Absicht, den Ausbau des Dollarthafens bei Emden auch mit Mitteln aus Einzelplan 36 (Zivile Verteidigung) zu fördern? Wenn ja, in welcher Höhe und aus welcher Notwendigkeit der Gesamtverteidigung heraus?

Nein.

b) Werden von bundesdeutschen Behörden Daten über die Infrastruktur der bundesdeutschen Binnenhäfen (z. B. Mainz, Hameln und Heilbronn) und Wasserstraßen an das SHAPE Technical Center zur computergestützten Berechnung von Versorgungsaktionen im Kriegsfall weitergegeben?

Das SHAPE Technical Centre hat solche Daten zur Durchführung von Studien erhalten.

c) Welche Funktion haben die Wasser- und Schiffahrtsämter in der Bundesrepublik Deutschland für die militärische und zivile Verteidigung?

Grundsätzlich wirken alle Behörden im Rahmen ihrer Aufgabenstellung bei der Gesamtverteidigung mit.

d) Wie viele und welche sog. Ersatzübergangsstellen an Bundeswasserstraßen in der Bundesrepublik Deutschland gibt es?

Es sind 144 Ersatzübergangsstellen vorhanden.

e) Wieviel ist aus Bundesmitteln in der Zeit von 1980 bis 1987 für den Neu- und Ausbau von welchen Ersatzübergangsstellen an Bundeswasserstraßen aufgewendet worden?

Von 1980 bis 1987 wurden mit Bundesmitteln 63 Ersatzübergangsstellen mit einem Kostenaufwand von ca. 77 Millionen DM gebaut.

Die Mehrzahl der Ersatzübergangsstellen ist bzw. wird durch die NATO refinanziert.

f) Wie groß ist nach Auffassung der Bundesregierung der Bedarf zum weiteren Neubau von Ersatzübergangsstellen an Wasserstraßen, und welche Kosten fallen für die Deckung dieses Bedarfs an?

Für den weiteren Ausbau der Ersatzübergangsstellen sind mittelfristig ca. 58 Millionen DM eingeplant.

VIII. *Zerstörung von Wasserstraßen und Staudämmen als militärisches Kampfmittel*

a) Wird die gezielte Zerstörung von Wasserstraßen oder Staudämmen als militärisches Kampfmittel der Bundeswehr oder der NATO eingeplant?

Eine gezielte Zerstörung von Wasserstraßen und Staudämmen ist in den Verteidigungsplänen der NATO-Streitkräfte nicht enthalten. Derartige Zerstörungen sind durch Weisungen des BMVg und durch Abkommen mit NATO-Kommandobehörden verboten.

b) Treffen Informationen der Fraktion DIE GRÜNEN zu, daß die Möhnetalsperre bei Planübungen des Pionierkommandos des II. (GE) Korps in Koblenz von Bundeswehrpionieren gesprengt wurde?

Gemeint ist offensichtlich das III. (GE) Korps, Koblenz. Es trifft nicht zu, daß die Möhnetalsperre bei Planübungen des III. (GE) Korps gesprengt wurde. Pläne zur Zerstörung der Talsperre – wie auch anderer – bestehen nicht.

c) Wie kommentiert die Bundesregierung eine Meldung der NVA-Zeitschrift „Armeerundschau" vom Januar 1986, wonach der Main-Donau-Kanal im Kriegsfalle zwischen den Schleusen Kriegenbrunn und Möhrendorf gesprengt werden soll?

Es gibt keine Pläne der NATO-Kommandobehörden zur Zerstörung des Main-Donau-Kanals. Die Behauptungen der NVA-Zeitschrift darüber entbehren jeglicher Grundlage.

d) Welche Vorkehrungen völkerrechtlicher Art bzw. der zivilen oder militärischen Planung hat die Bundesregierung getroffen, damit nicht die Vielzahl von Wasserstraßen und ihre Dämme absichtlich oder versehentlich zum Objekt militärischer Waffeneinwirkung eigener oder gegnerischer Verbände werden und damit weite Landstriche der Bundesrepublik Deutschland einer Flutkatastrophe zum Opfer fallen?

Im Falle eines bewaffneten Konflikts kann eine Zerstörung von Einrichtungen, die gefährliche Kräfte enthalten, zu unverhältnismäßig schweren Verlusten unter der Zivilbevölkerung führen, die völkerrechtlich verboten sind. Dieses Verbot wird in Artikel 56 des I. Zusatzprotokolls zu den Genfer Abkommen bekräftigt und ergänzt. Die zivile und militärische Planung berücksichtigt, daß militärische Objekte räumlich, soweit dies möglich ist, von derartigen Einrichtungen getrennt werden müssen.

Es ist sichergestellt, daß die Wasser- und Schiffahrtsverwaltung des Bundes bei im voraus erkennbarem Kriegsbeginn und damit verbundenen Einwirkungen auf Dämme der Wasserstraßen und Talsperren die Wasserspiegel soweit wie möglich absenken wird, um Überflutungen größeren Ausmaßes zu vermeiden.

IX. *Schiffe*

a) Wie viele bundesdeutsche Hochseeschiffe werden im Kriegsfall über das Bundesleistungsgesetz requiriert?

In einem Verteidigungsfall können alle Handelsschiffe unter der Flagge der Bundesrepublik Deutschland in Anspruch genommen werden.

b) Inwieweit dienen die Pläne zur Einführung eines zweiten Schiffsregisters in der Bundesrepublik Deutschland dazu, die durch Ausflaggungen dezimierte Zahl im Krisen- und Kriegsfall requirierbarer bundesdeutscher Hochseeschiffe wieder zu erhöhen?

Die Einführung eines zusätzlichen Registers für Seeschiffe unter der Bundesflagge im internationalen Verkehr soll der Verbesserung der Wettbewerbssituation und damit der Erhaltung einer Handelsflotte unter deutscher Flagge dienen und gleichzeitig die Möglichkeiten der Versorgung der Bundesrepublik Deutschland in Krisen verbessern. Daraus können sich auch positive Auswirkungen für den Verteidigungsfall ergeben.

c) Werden analog zum WHNS bundesdeutsche Hochseeschiffe anderen Nationen für logistische oder andere militärische Zwecke überlassen?

Nein.

d) Wie viele in der Bundesrepublik Deutschland zugelassene Binnenschiffe werden über das Bundesleistungsgesetz für den Kriegsfall requiriert?

Grundsätzlich unterliegt die Inanspruchnahme aller Binnenschiffe den Vorschriften des Bundesleistungsgesetzes. Die Anzahl der heranzuziehenden Schiffe läßt sich nicht fixieren.

e) Treffen Informationen der Fraktion DIE GRÜNEN zu, wonach bei der WINTEX-CIMEX-Übung im März 1987 bereits am zweiten „Kriegstag" 180 Binnenschiffe über das Bundesleistungsgesetz beschlagnahmt waren?

Einzelheiten der NATO-Übung WINTEX-CIMEX unterliegen der Geheimhaltung.

X. *Infrastruktureinrichtungen des Luftverkehrs*

a) Kann die Bundesregierung bestätigen oder dementieren, daß der Flughafen Langenhagen in Hannover militärisch von einer in der im Winkel zwischen den Landebahnen liegenden Boelcke-Kaserne zu stationierenden Luftwaffeneinheit im Kriegsfall als Kriegsflughafen betrieben werden soll? In welchem Zusammenhang damit stehen die Ausbauplanungen in Langenhagen (neue Landebahn)?

Die laufenden Ausbauvorhaben der in a) und b) genannten Flughäfen haben ausschließlich zivile Veranlassung. Grundsätzlich kommen alle zivilen Flughäfen für eine militärische Nutzung in Frage.

b) Kann die Bundesregierung Informationen der Fraktion DIE GRÜNEN bestätigen oder dementieren, wonach vier zivile Flughäfen in der Bundesrepublik Deutschland (Saarbrücken, Düsseldorf, Frankfurt, Stuttgart) als Anlandeflughäfen zur Aufnahme amerikanischer Verstärkungseinheiten im Rahmen des WHNS vorgesehen sind? In welchem Zusammenhang damit stehen Erweiterungsbauten seit 1982 an diesen Flughäfen im Rahmen der Kriegsrolle dieser Flughäfen?

Grundsätzlich kommen alle verfügbaren Flugplätze in der Bundesrepublik Deutschland für eine Nutzung durch die deutschen und verbündeten Streitkräfte in Frage. Welcher Platz im Bedarfsfall betroffen sein wird, wird lageabhängig zu entscheiden sein.

c) Aus welchem Grund weigert sich der Bundesminister für Verteidigung, einer bundesweiten Einführung eines rein zivilen Flugsicherungsbetriebskonzeptes (sog. Münchner Modell) zuzustimmen?

Das „Münchner Modell" ist aus der Sicht des Bundesministers der Verteidigung zur Sicherstellung der Verteidigung nicht geeignet.

In diesem Zusammenhang verweise ich auf die ausführliche Antwort der Bundesregierung auf die Große Anfrage der Fraktion DIE GRÜNEN vom 1. Februar 1984, Drucksache 10/944, zur Flugsicherungsproblematik.

d) Teilt die Bundesregierung die Auffasung, daß ein zivil-militärisches Flugsicherungsbetriebskonzept nach dem sog. Sobernheimer Modell, das vom Bundesverteidigungsministerium angestrebt wird, die prinzipielle Vorherrschaft des Militärs im Luftraum bedeuten würde? Wie bewertet die Bundesregierung verfassungsrechtliche Bedenken gegen das Sobernheimer Flugsicherungsbetriebskonzept, die sich darauf gründen, daß im Falle der Verwirklichung des Modells militärische Fluglotsen auch Zivilflugzeuge führen würden, daß also das Militär hoheitliche Befugnisse auch für die Regelung der Zivilluftfahrt erhält?

Die Auffassung der GRÜNEN, das von der Bundeswehr angestrebte Flugsicherungsbetriebskonzept bedeute die prinzipielle Vorherrschaft des Militärs im Luftraum, ist unbegründet. Seit der Erprobung des Konzeptes hat sich nach den vorliegenden praktischen Erfahrungen und in Übereinstimmung mit den Zielsetzungen des Konzeptes die Durchlässigkeit militärischer Lufträume für zivilen Luftverkehr nachhaltig erhöht. Die gesetzlichen Zuständigkeiten des Bundesministers für Verkehr für den Luftraum und die Flugsicherung des zivilen Luftverkehrs sind nicht verändert worden.

Die genannten verfassungsrechtlichen Bedenken gegen das Sobernheimer Flugsicherungsbetriebskonzept werden von der Bundesregierung nicht geteilt. Sie sind auch gegenüber der Öffentlichkeit spätestens seit der öffentlichen Anhörung von Verfassungsexperten durch den Verteidigungsausschuß und den Verkehrsausschuß am 15. Mai 1985 widerlegt und ausgeräumt worden.

e) Trifft es zu, daß der Bundesverteidigungsminister am Flughafen Düsseldorf im März 1987 versucht hat, das Sobernheimer Flugsicherungsbetriebskonzept per Befehl ohne Zustimmung des Bundesverkehrsministers in Kraft zu setzen, und welche Gründe hatte der Bundesverteidigungsminister für sein Verhalten?

Im Frühjahr 1987 hat der Präsident der Bundesanstalt für Flugsicherung gegen den Widerspruch des Inspekteurs der Luftwaffe angeordnet, daß in (zivilen) Überlastsituationen militärischer Flugverkehr zeitweise nicht mehr durch BFS-Lotsen kontrolliert werden soll. Der Inspekteur hatte daraufhin die Kontrolle dieser militärischen Flüge in zivilen Lufträumen der militärischen Flugsicherung übertragen. Dieser Befehl trat jedoch nicht in Kraft, da beide Seiten sich rechtzeitig auf einen Kompromiß einigen konnten.

XI. *Luftfahrzeuge*

a) Wie viele zivile Luftfahrzeuge werden über das Bundesleistungsgesetz für die Kriegführung requiriert?

Grundsätzlich unterliegt die Inanspruchnahme aller Luftfahrzeuge den Vorschriften des Bundesleistungsgesetzes. Die Anzahl der heranzuziehenden Luftfahrzeuge läßt sich nicht fixieren.

b) Treffen Informationen zu, wonach Teile der Flugbereitschaft des Bundesverteidigungsministeriums im Spannungs- und Kriegsfall weiterhin für den Bundeskanzler und Teile des Bundeskabinetts zur Verfügung stehen sollen, um zu Konsultationen mit den NATO-Partnern z. B. in die Vereinigten Staaten fliegen zu können?

Der Auftrag der Flugbereitschaft des BMVg unterscheidet sich im Spannungsfall oder im Krieg nicht von dem im Frieden.

c) Wie groß ist der Beitrag der Bundesrepublik Deutschland zum Civil Air Fleet Programm der NATO, das die zivilen Luftflotten von NATO-Mitgliedsländern im Krisen- und Kriegsfall für militärische Zwecke vereinnahmt?

Diese Zahlen unterliegen der Geheimhaltung.

d) Werden außer den Flugzeugen der Lufthansa und ihrer Töchter auch die Flugzeuge anderer bundesdeutscher Luftverkehrsunternehmen über das Bundesleistungsgesetz im Spannungs- oder Verteidigungsfall requiriert?

Auf die Antwort zur Frage XI. a) wird verwiesen.

e) Welchen Einfluß hat das Civil Air Fleet Programm der NATO auf den Luftfahrzeugbau?

Der Bau ziviler Luftfahrzeuge in der Bundesrepublik Deutschland wird nicht durch die NATO beeinflußt.

f) Werden verstärkte Zwischendecks im Airbus zur leichteren Umwidmung als Militärtransporter aus Bundesmitteln gefördert?
Wenn ja, in welcher Höhe?

MBB hat im Januar 1988 auf der Luftfahrtausstellung in Singapur die Einführung einer Tanker- und Frachtversion des Airbus A-300 angekündigt, die die Bezeichnung „Airbus Tanker/Transport" führt.

MBB hat für dieses Projekt weder Fördermittel des Bundeswirtschaftsministeriums noch des Verteidigungsministeriums beantragt noch solche erhalten.

Bei einer Verwirklichung des Projektes wird MBB die hierdurch entstehenden Kosten getrennt ausweisen müssen, damit eine Förderung mit Mitteln des Bundeswirtschaftsministeriums ausgeschlossen wird.

g) Wie will die Bundesregierung bzw. der Bundesminister der Verteidigung verhindern, daß sich die wachsende Zahl von Haltern von Klein- und Geschäftsflugzeugen in einem Spannungs- oder Kriegsfall mit Hilfe ihrer Luftverkehrsmittel entgegen dem Stay-Put-Prinzip selbst in westlichere Teile der Bundesrepublik Deutschland oder ins westliche oder neutrale Ausland evakuiert?

In einem Spannungsfall (Artikel 80a GG) dürfen Halter von Luftfahrzeugen diese nur noch nach den Bestimmungen der Verordnung zur Sicherstellung des Luftverkehrs vom 28. Dezember 1979 (BGBl. I S. 2389) benutzen.

Druck: Thenée Druck KG, 5300 Bonn, Telefon 23 19 67
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 20 13 63, Herderstraße 56, 5300 Bonn 2, Telefon (02 28) 36 35 51
ISSN 0722-8333